SOCIEDAD DE RESISTENCIA UNION CHAUFFEURS
F.O.R.A.
FUNDADA EN 1901
BUENOS AIRES

La Voz del Chauffeur

ORGANO DE LA S. DE R. UNION CHAUFFEURS

Secretaría: DEAN FUNES 424 - Bs. As. | Adherida a la F.O.R.A., a la A.C.A.T. y A.I.T.

Año XXIV - Nueva Epoca | Buenos Aires, Septiembre de 1957 | Número 28

Moderno Refinamiento de Esclavitud y Explotación

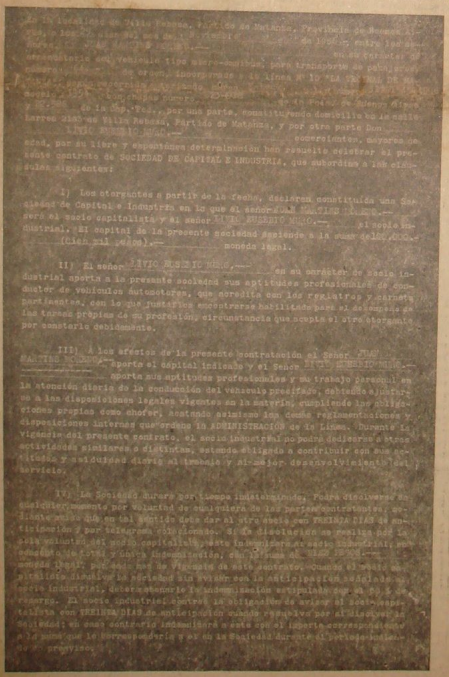
En el documento que se reproduce en la parte inferior de esta página (en fotocopia para no ser sospechado de apócrifo) se puede apreciar un tipo de "Contrato de Arriendo" individual que no tiene nada que envidiar al típico tráfico de compra y venta de esclavos de la época primitiva, cuando el ser humano aún no había llegado a concretar ninguna forma de defensa organizada para contrarrestar a los mercaderes que se dedicaban al pingue negocio de comprar y vender a sus semejantes, igual a como lo hacen otros en la actualidad, con toda clase de animales. Pero si se tiene en cuenta la enorme cantidad de años de civilización que median entre aquellos tiempos (en los albores de la existencia humana) y los de hoy, deberíamos substituir el término progreso por el de regresión, ya que el "Contrato de Arriendo" expuesto es toda una prueba de retroceso en todas sus formas generales, y muy especialmente en lo que se relaciona con la libertad del trabajador, la que pasa a total disponibilidad del arrendador, quien le prohibe desarrollar otras actividades, aún después de cumplida la jornada de trabajo con el cese del arrendador, y también, en lo que concierne a una remuneración equitativa en concepto de prestación de trabajo realizado, puesto que computadas las horas de labor que deben efectuar los obreros atrapados por ese Contrato leonino para lograr un jornal que pueda cubrir las necesidades más indispensables, tienen que permanecer en servicio más de 14 horas por día (2 vueltas insumen 9 horas de trabajo; abonado por cada vuelta 24 pesos, suman 48 pesos; 3vueltas insumen 14 horas de trabajo: abonado por cada vuelta 23 pesos, suman 72 pesos).

Con detalle más, o detalle menos, ese modelo de instrumento legal para extraer sangre a los trabajadores del volante y para colocar la condición humana del hombre al degradante nivel de las bestias, es el que rige para casi todas las líneas de colectivos de la capital y del gran Buenos Aires, ya que, en las que no ha sido impuesto ese ultramodernísimo instrumento de explotación, los negocios del transporte colectivo se preparan ansiosamente para imponerlo.

Con la implantación de ese "Contrato de Arriendo", no solo quedan sometidos a un régimen de despojo inicuo los trabajadores que lo aceptan, sino que también queda reducido a un ruibio e inútil espantajo toda la voluminosa legislación mal llamada "social". De esta manera, el dueño de coche colectivo, con este instrumento legal en función, su ejercicio resulta ser de más impunes avances que los decretos de inexistencia en épocas de guerra, ya que el empleador pasa a ser el prototipo del explotador más sagaz, más audaz, y más inescrupuloso, el que, acotado de insaciables apetitos de lucro, y sin frenos de ninguna especie que le pongan límite a su irrefrenable sed de enriquecimiento, esquilma al público con tarifas exorbitantes, transfiere todas las entradas en ganancias porque elude el pago de todas las cargas que todo otro empleador tiene que cubrir, porque obtiene el área de su fuente de explotación (concesión del recorrido) gratuitamente, a costa de cuya concesión triplica o cuadruplica en poco tiempo el valor del coche, convirtiéndolo en verdadero surtidor de fortuna, a lo que antes fué considerado, y era realmente, HERRAMIENTA DE TRABAJO.

Los grandes males, exigen la intervención de activos y

sigue en página 4, col. 3.)



Entre los señores de Villa Ramos, Partido de Matanza, Provincia de Buenos Aires, con domicilio en [illegible] de 1957, entre por una parte en su carácter de [illegible] de la Soc. [illegible], por una parte, constituyendo domicilio en calle [illegible] Barrio Obrero de Villa Ramos, Partido de Matanza, y por otra parte Don [illegible] en su carácter de [illegible], mayores de edad, por su libre y espontánea determinación han resuelto celebrar el presente contrato de SOCIEDAD DE CAPITAL E INDUSTRIA, que subordina a las cláusulas siguientes:

I) Los otorgantes a partir de la fecha, declaran constituida una Sociedad de Capital e Industria en la que el señor [illegible] aporta su capital y el señor [illegible] aporta su capital industrial, el capital de la presente sociedad asciende a la suma de [illegible] ($ [illegible] m/n).— moneda legal.

II) El señor [illegible] aporta a la presente sociedad sus aptitudes profesionales de conductor de vehículos automotores, que acredita con los registros y carnets pertinentes, con lo que justifica encontrarse habilitado para el desempeño de las tareas propias de su profesión, circunstancia que acepta el otro otorgante por constarle debidamente.

III) A los efectos de la presente contratación el Señor [illegible] aporta el capital indicado y el Señor [illegible] aporta sus aptitudes profesionales y su trabajo personal en la atención diaria de la conducción del vehículo prestado, debiendo ajustarse a las disposiciones legales vigentes en la materia, cumpliendo los obligaciones propias como chofer, acatando asimismo las demás reglamentaciones y disposiciones internas que imponga la ADMINISTRACION de la Línea, durante la vigencia del presente contrato, el socio industrial no podrá dedicarse a otras actividades similares o distintas, estando obligado a contribuir con sus aptitudes y actividad diaria al mejor desenvolvimiento del servicio.

IV) La Sociedad durará por tiempo indeterminado, podrá disolverse en cualquier momento por voluntad de cualquiera de las partes contratantes, previo aviso dado en tal sentido con [illegible] DIAS de anticipación y por telegrama colacionado. Si la disolución se realiza sin la voluntad del socio capitalista, este indemnizará al socio industrial, con [illegible] de total y justa indemnización, con [illegible] de [illegible] pesos [illegible] m/n) por cada mes de servicio en la sociedad. Si la disolución la decidiera el socio capitalista dando la sociedad sin previo aviso o antelación suficiente al socio industrial, deberá abonarle la indemnización estipulada por el [illegible] de [illegible]. El socio industrial contrae la obligación de avisar al socio capitalista con [illegible] DIAS de anticipación cuando rescinda por sí la sociedad; en caso contrario indemnizará a este con el importe correspondiente a [illegible] de servicio prestado y en la forma indicada [illegible] precedente.

V) El socio industrial recibirá [illegible] en concepto de [illegible] pesos moneda legal por vuelta [illegible] el vehículo a su cargo en la referida línea.

VI) De conformidad con lo dispuesto por los artículos 361 al 364 del Código de Comercio, la Administración de esta Sociedad estará a cargo del socio capitalista señor [illegible].

VII) El socio indus. percibirá el 10% por ciento de las diferencias que arroje anualmente la explotación del coche, debiendo a tal efecto practicarse anualmente al 31 de Diciembre, un balance con los debidos comprobantes.

VIII) Queda expresamente establecido que la recaudación total que se perciba por venta de boletos será entregada diariamente al socio capitalista, señor [illegible].—

IX) En cuanto no hubiese sido estipulado expresamente en este contrato, serán de aplicación las disposiciones antes citadas del Código de Comercio, dejándose establecido que el durante la vigencia de este contrato faltare el socio industrial, automáticamente se considerará rescindido y se ajustará la pertinente liquidación con intervención de los herederos del causante.

X) Cualquier divergencia que se pueda ocasionar entre los socios acerca de la interpretación o aplicación del presente contrato, será dirimida por árbitros arbitradores, amigables componentes, nombrados uno por cada parte, cuyos árbitros discrepantes en su pronunciamiento, llamarán en tercer carácter a un tercero que será designado por los mismos, cuyo fallo será inapelable, las partes dan por formalizando el presente contrato, obligándose a su fiel y estricto cumplimiento con arreglo a derecho, dejando establecido que el domicilio legal de la Sociedad que se constituye por este instrumento es el mismo de la línea N° de "LA VECINAL DE MATANZA", calle barrio [illegible] de Villa Ramos, Partido de Matanza, y en el socio industrial en la calle [illegible] Villa Ramos, en la localidad antes mencionada. En prueba de conformidad [illegible] previa lectura y ratificación de prueba de conformidad y suscripción los firman los otorgantes en seis ejemplares de igual tenor, uno para cada parte en el lugar y fecha ut-supra indicado.

[illegible]

Este informe que hoy damos a publicidad para que todos los que alcancen a leer nuestro periódico conozcan en forma veraz y oficial las alternativas del conflicto de la Línea 55 de la capital, tal pasado por conducto siguen para conocimiento interno del movimiento de la F.O.R.A. del cual UNION CHAUFFEURS forma parte, contando por nuestra parte con los errores cometidos entrando a reconocerlo, con lo que en parte amortiguarían su falta, quedando así sin cerrar en forma definitiva la posibilidad de un adecuado retorno al buen camino.

Como la pretensión de los incapaces de traición a los anhelos del movimiento y el conflicto de las Líneas 55 siguen arrastrando sus faltas, se resuelve dar amplia publicidad al informe que al principio sólo tuvo circulación interna, el que hoy ampliamos, y seguiremos ampliando, hasta que a cada cual todo, porque es mucho y muy importante, lo que aún queda por decir.

Vaya hoy hacerlo y dado motivo para que se haga exhibición pública de sus tácticas, pues así lo haremos.

Informe para e

POR EL RESPECTO A LA AUTONOMIA DE MOVIMIENTO DE LA F.O.R.A., Y EN PROCURA

POR EL RESPECTO A LA AUTONOMIA DE ENTIDADES QUE COMPONEN EL MOVIMIENTO DE LA FEDERACION OBRERA REGIONAL ARGENTINA, Y EN PROCURA DEL RESTABLECIMIENTO DE LA VERDAD

Si el federalismo sabiamente concebido y ampliamente practicado constituye uno de los pilares más fundamentales y sólidos para el establecimiento de la libertad como regla de convivencia entre la gran familia humana, el autonomismo representa otro pilar en importancia gemelo, para la solidificación de la libertad y la vida en común.

Porque, puede haber realmente existencia de federalismo y libertad con ausencia de derechos y respeto al ejercicio autonómico? Donde no hay autonomía hay centralismo; y el centralismo es la negación lisa y llana de la autonomía y por razón de equivalencia substancial, de la libertad, ya que la autonomía es el reconocimiento pactado del uso independiente de la libertad, pactuando de lo individual para continuar en lo orgánico, dentro de un orden de respeto que beneficia a todos, sin ocasionar daño a ninguno. Autonomía y libertad, son sinónimos.

Debemos consignar, para conocimiento de todos, que elementos desconocedores del mecanismo que regula el ordenamiento de nuestro sistema federal y autonómico, plantearon en la Región Regional realizada en el mes de septiembre último un asunto que compete resolver únicamente a la entidad donde tuvo su origen, por ser dicho asunto de pura natural'eza interna.

Si mal estuvo el planteamiento en el lugar indicado, introducido en forma irregular y sorpresiva, peor estuvo la presidencia en concederle curso a una cuestión irregular, para cuyo enjuiciamiento carece de jurisdicción y potestad la R. Regional, y el mismo movimiento también, porque si llegara a declarlo, sería a costa del estrangulamiento de sus más fundamentales esencias.

Alentada la idea del avasallamiento de la autonomía institucional por la tolerancia de la Asamblea Regional citada, el Secretario de la F.O.L.B. llegó a pedir poderes a esa asamblea de delegados por intervenir, enjuiciar y resolver por procedimiento ejecutivo, un asunto que los delegados, ni conocían, ni podían autorizar, **ya que lo conocieran, por las razones ya expuestas.**

Al advertirle al Secretario del Cuerpo de Relaciones de la Local, que la UNION CHAUFFEURS no era un gremio cegetista, el aspirante a interventor se llamó a sosiego, aunque contrariado, por su fracasada aspiración.

Para que se vaya penetrando en la entraña del problema anticipamos que se trataba de arrancar poderes para destituir a la Comisión de Unión Chauffeurs (para cuya destitución ya se había hecho aprobar una moción que los delegados no intervinos el sentido siniestro que perseguía y, que por supuesto, la tal moción nada dejaba entrever a ese respecto); por haberse delegado de un personal que había concurrido al Ministerio de Trabajo y Previsión antes de la Reunión Regional, durante el desarrollo de la misma, y siguió concurriendo después, para tratar de arreglo del conflicto, liquidándolo más tarde en forma desastrosa, tal y como era de esperar. Vale decir, que se quería despojar de su puesto a la Comisión Administrativa de la UNION CHAUFFEURS, para colocar en su lugar a un personal totalmente bisoño y en flagrante transgresión de tácticas, mediante una maniobra combinada entre varios elementos localistas y agentes patronales de la Federación de Autos y Colectivos, coincidiendo todos ellos en favorecer los planes patronales tendientes a desarticular y a trabar la marcha de un conflicto, cuando ya coronaba el pináculo del triunfo.

Esta ofensiva localista y patronal resonó a un acto de represalia contra la Comisión Administrativa por no haber tolerado el que un personal en huelga, bajo los auspicios de una institución perteneciente al movimiento de la F.O.R.A., consumara tamaña traición. La siniestra maniobra patronal de copar los puestos de C. Administrativa se estrelló contra la viril resistencia que le opuso la C.A. y la militancia del gremio que la vicne respaldando con su consagración. Con esa decisión de extraordinaria entereza se evitó que la UNION CHAUFFEURS y su integridad doctrinaria cayesen prosternadas a los pies del tribunal arbitral que opera bajo la dirección del Ministerio de Trabajo y Previsión.

Por esta vez, y por lo que se refiere a UNION CHAUFFEURS, la maniobra planeada por los enemigos de las intransigentes ideas antipolíticas sustentadas por la F.O.R.A., ha sido desmembrada.

Luego de dejar sentada nuestra enérgica protesta por el intento de alanamiento de la autonomía, y después de la breve introducción que dejamos expuesta, pasamos al detalle informativo, para dejar establecida la verdad de los hechos, a fin de que cada militante pueda edificar su propia opinión, sobre la base de los mismos.

A partir de una campaña de propaganda sostenida y concretada en varias ediciones de manifiestos y una edición de su órgano periodístico "La Voz del Chauffeurs", tendiente a la reorganización del gremio, entre otros varios personales, tomó cuerpo la idea y el ánimo en el de la Línea 55, de estar dispuesto a presentar un pliego de condiciones peticionando en él mejoras económicas y morales de diverso orden a los patrones de la citada Línea, bajo el patrocinio de la UNION CHAUFFEURS.

Sin entrar a pasar anticipadamente por el tamiz de la pasada conducta de éste, ni de ningún otro personal, dándoles con ello a todos la oportunidad de rehabilitarse por un pasado que quermos olvidarles a perderlo de vista y superar lo, puesto que se trataba de comenzar de nuevo la recuperación masiva del gremio, para, también, poner en pie las condiciones económicas y morales de los trabajadores del gremio, reducidas al más deprimente estado en la inmensa mayoría de los emplazamientos de labor durante la dictadura, de común acuerdo entre UNION CHAUFFEURS y personal de la Línea 55, previa clarificación de las tácticas de lucha que UNION CHAUFFEURS emplea y está obligada a no permitir que sus componentes las burlen, se convino el pliego a presentar a la parte patronal, pliego que para ese personal (inexperto en materia de luchas), más que para los militantes de la UNION CHAUFFEURS, pecaba de modesto, especialmente en la parte relativa a la jornada patronante y representativa de nuestra organización.

Los patrones rechazaron el pliego, presentando contrapropos'ciones totalmente inaceptables, y el personal fué obligado a ir a la huelga, haciéndolo por unanimidad y por voluntad expresa del mismo.

Mientras el personal mantuvo su entendimiento con la Comisión Administrativa de la U. CHAUFFEURS y los militantes que la acompañaban en su labor reorganizadora, el conflicto se desenvolvía con definido derrotero de triunfo. La nutrida propaganda lanzada por la U. CHAUFFEURS y la febril actividad de los huelguistas en el gremio, mantenían en estado de nulidad el servicio de la Línea. Asfixiados los patrones por esa imposibilidad de prestar servicio al público, empezaron a maquinar los portavoces y agentes patronales dentro de los mismos huelguistas, con miras a socavarles el espíritu de lucha, el que hasta entonces era digno de encomio. Pero cuando la unidad derrotista de los agentes patronales empezó a penetrar en los huelguista propensos a dar crédito a cualquiera que les hablaba, a pesar de las diarias recomendaciones que les fueron hechas al personal para que no escuchara a los emisarios patronales (quienes individualmente o en grupo los abordaban con fines de sondeo y desmoralización, dicho personal se dejó atrapar y conducir al terreno de los tanteos y de las proposiciones de arreglos al margen de la UNION CHAUFFEURS, organización patrocinante del conflicto. Llegaron a indiferenciarse entre el personal elementos que mi pertenecían al personal ni al gremio, y en tanto desconocimiento de las tácticas de lucha y normas del movimiento de la F.O.R.A. como los propios huelguistas, en quienes estos pusieron toda su confianza porque les hicieron creer que poseían poderosas influencias en el Ministerio de Trabajo y Previsión.

Ignoramos si era verdad que gozaban de tales influencias, pero hemos podido cerciorarnos que tenían relaciones, porque a su pedido enviaban citaciones del Ministerio de T. y Previsión al Comité de huelga para que concurriese a esa repartición, y esos mismos elementos hicieron mantener la estación compulsiva a la Comisión Administrativa de la U. CHAUFFEURS del mencionado Ministerio, que fué reproducida en el número 139 de "Organización Obrera" en fotocopia, intimación que la C.A. no acató.

En reuniones tenidas entre el Comité de huelga y Comisión Administrativa había quedado formalmente resuelto el rehusar toda invitación ministerial y no aceptar sugerencias de personas extrañas, en tramitaciones relacionadas con el conflicto. Se acordó también, en caso de ser conducidos en calidad de detenidos (prácticas siniestras que se venía usando) para entablar tratativas o tratamientos tendientes a encarar soluciones al conflicto, negarse en absoluto, como presos, a dar opinón alguna. Pese a la existencia de este acuerdo, el Comité de huelga concurrió a citaciones del Ministerio de T. y Previsión, y allí empeñó formas de solución que dejaban totalmente desplazada a UNION CHAUFFEURS.

Todo hace suponer que el guión trazado en el Ministerio de T. y Previsión fué aceptado en firme por los invitados, porque a partir de ese entonces el personal, a espaldas de UNION CHAUFFEURS presentó otro petitorio, excluyó en forma completa las cláusulas que tenían relación directa con la organización patrocinante del conflicto, siguió concurriendo al Ministerio de T. y Previsión, y resolvió, aceptar condiciones de entrada al trabajo tan pesimas, que ninguna organización medianamente echosa de su decoro societario, puede refrendarlas. Como es de suponer, UNION CHAUFFEURS, no refrendó esa vergonzosa liquidación, ni levantó el conflicto a la Línea 55.

En consecuencia, los que desertaron del conflicto para traicionarlo antes de esa defección, y los que desertaron después, para la UNION CHAUFFEURS, se encuentran en situación idéntica. No hay manera de poder hacer distingos de calificación entre los primeros y los segundos, como no sea para empeorar la situación de los últimos, ni forma de encontrar atenuantes para los que se vendieron de la UNION CHAUFFEURS queriendo levantar el conflicto, con el propósito deliberado de entregarlo, para que no se les pudiera tildar de traidores a él.

Como ya queda dicho en párrafo anterior, UNION CHAUFFEURS no levantó el conflicto, porque si se la buscó para declararlo y darle vida, también tuvo que tenerse en cuenta para su solucionarlo en forma digna.

Que habían concurrido miembros del Comité de huelga al Ministerio de T. y P., se supo en seguida por el compromiso empeñado sobre formas de solución del conflicto en el M. de T. y Previsión, se vino a saber más tarde en el transcurso de una entrevista con los patrones de la Línea 55, realizada a su pedido y en su propio local, a la cual concurrió una delegación compuesta por miembros del Comité en duelga y de la Comisión de UNION CHAUFFEURS.

Al tomar conocimiento la Comisión de UNION CHAUFFEURS que algunos miembros del C. de huelga habían concurrido al M. de T. y Previsión, y en cuya ocasión los habían puesto sobre el tapete la necesidad de poner término al conflicto según el guión allí trazado, preparó una reunión con varios componentes del Comité de huelga y previa demostración de que los miembros del C. de huelga que habían concurrido al M. de T. y Previsión estaban instilizados para poder hacer algo fuera del Comité de huelga en beneficio del conflicto, les sugirió la idea de cubrir sus puestos con otros compañeros del personal huelguista. Entendía la Comisión que sin producir cambios, el Comité de huelga era incapaz de negarse a volver al M. de T. y Previsión, cuando se le volviera a citar. La previsión cundió y se hizo hecha, no falló. Siguieron concurriendo. No aceptaron la sugerencia, y eso nos dió la pauta de que ha por una rel, de cuya índole de U. CHAUFFEURS liberarse, pero que ahora no

En un supremo esfuerzo por inteligencia de los gremiales y colaboradores de el sano intento de volver la ficio a su cauce primigenio, de septiembre próximo pasado U. CHAUFFEURS citó a y al personal huelguista que a una reunión en la que el cuestionario que a tenía FUNDAMENTOS EN LO LA COMISION ADMINI UNION CHAUFFEURS SOLVENCIA MILITANT GUISTAS DE LA LINEA LES ACONSEJARON SU DOS DEL MOVIMIENT Y A LA VEZ DE LAUNI

Considerando que el per aconsejado por elemento personal, y por agentes patro la organización patronal, ron eliminar del pliego de de común acuerdo entre UNION CHAUFFEURS y Línea 55, la cláusula que r conocimiento de la UNIO sus delegados, eliminación garse en forma total o mu la organización que se ac nomal.

Considerando que el pe huelguista del pliego pre partes mencionadas la cláu pulsión de todos los indes vale a suprimir una de las diciones del pliego.

Considerando que per al hacer cubierta una deci ectos de sabotaje que la d sultantes del estado de hu envuelta la Línea 55, cela va contra una de las prác ella adoptadas por el R.A., de cuyo conocimiento FUERZA forma parte, erró y ensalzada por nuestra a claración el personal de la ando de frente al momen y de la organización que su lado;

Considerando que la decisión anterior, contrariando a la UNION CHAUFFEURS la respuesta unánime y categórica a la consigna, en la cual se concentra una defección inminente del conflicto.

Y, considerando que el personal, en su mayoría, se encuentra dispuesto a volver al gremio, y también dispuesto a continuar entre dicho personal y la UNION CHAUFFEURS una intervención de terceros, a fin de no permitir la reapertura del conflicto, para lo cual existente entre dicho personal y UNION CHAUFFEURS por el pliego de la Línea 55, el personal huelguista y el que tiene el propósito de volver al TRABAJO, se reunirán en asamblea general con el asistencia del Consejo Federal y del Comité Regional, con el apercibimiento de que los días 24 y 25 de octubre del corriente mes, de no haberse solucionado el conflicto en la forma que se ratificaron anteriormente, se declarará, la Comisión Administrativa de la UNION CHAUFFEURS en asamblea general de todos los actos realizados, y por tanto

En consecuencia, la Comisión Administrativa de

ra el Movimiento

NOMIA DE LAS ENTIDADES QUE COMPONEN EL
PROCURA DEL RESTABLECIMIENTO de LA VERDAD

anuta de que habían sido atrapados
de cuyas útiles mañas la Comisión
UFFEURS les propuesta la forma de
o que ella no lo desaban.

remos esfuerzo por destruir al per-
s de los agentes patronales, inmis-
laboradores de tercer orden, a por
to de valor la orientación del con-
uce primero, en los últimos días
próximo pasado, la Comisión de
EURS citó al Comité de huelga
huelguista que deseara concurrir,
ue la que la Comisión les propuso;
y que se terminantemente se reproduce:
TOS EN LOS QUE SE APOYA
ON ADMINISTRATIVA DE LA
UFFEURS PARA NEGARLE
MILITANTE A LOS HUEL-
LA LÍNEA 55, A QUIENES
RON JURAR LOS ACUER-
OVIMIENTO DE LA F.O.R.A.
DE LA UNION CHAUFFEURS
o que el personal de la Línea 55,
elementos afines al propio per-
gentes patronales que actúan en
plantear, de objetivo, decidie-
el pliego de condiciones presenta-
cuerdo entre dicho personal y la
UFFEURS a los patrones de la
isula que reclama de éstos el re-
la UNION CHAUFFEURS y
que cualquier acuerdo a deci-
total el mencionado personal de
que los acogió y ha venido ayu-
cha contra el avasallamiento pa-

que al terminar el personal
pliego presentado entre ambas
idas la clausula que exigía la ex-
los trabajadores a militar en
ón de las mismas, que es
ma de las mayores conquis-
go;
que el personal de la Línea 55,
una declaración de repudio a
que los diarios dieron como re-
tado de huelga en que se halla
ión de la F.O.R.A. y
le las importantes armas de lu-
por el movimiento de la F.O.
movimiento la UNION CHAU-

parte, arma de lucha reconocida
nuestra entidad, con cuya de-
onal de la Línea 55 se ha colo-
el movimiento de la F.O.R.A.
sición que ha venido luchando a

de la declaración mencionada en el
undo descanso sobre la UNION
responsabilidad que en común ve-
o el gremio y el personal de la Li-
ite a la contingencia del conflicto,
ción en contra de la entidad patro-
dor.

y que el personal de la Línea 55,
resentan ajenos a él, y algunas tam-
ntidad que constituye el sostén de
al y la Unión Administrativa de la
EURS, concretarse en no admitir la
ue son las tácticas de acción di-
de dicha Línea siguió violando la
ión Administrativa de UNION
EURS, no vaciló en poner a dicha autori-
ente los desempeñar cargos en la
EURS a cuantos hayan compartido
de aquellas.
ta, y por tales motivos, la Comisión
UNION CHAUFFEURS, en salva-
gnidad en vigencia, no refrendara
o tomado por el personal de la Li-
, otro que implique una vulneración
nuevos generales aceptados por el
F.O.R.A.
ntonces, que pasar que el personal
pueda recuperar los derechos que

saquirió, la UNION CHAUFFEURS al ingresar en la misma hace dos meses, fecha en que asumió el laudable gesto de declarase en huelga contra los patrones que durante varios años los venían esquilmando de la manera más inicua, debe de ajustarse a las obligaciones que contrajo al aceptar voluntariamente la defensa de las cláusulas inscriptas en el pliego rechado en 22 de julio de 1936. Es decir, que el conflicto debe volver al plano en el primera fase, y bajo la formal promesa del personal huelguista de conformar sus resoluciones con las de la organización patrocinante.

Buenos Aires, 27/9/56.

A esta reunión y a otra que con idénticos fines fuera realizada, concurrieron un reducido número de huelguistas y una minoría del Comité de huelga.

Los que concurrieron en último término a la reunión, no obstante insistirse mucho para que se quedasen. Posteriormente se supo que se habían retirado para dar cuenta de lo resuelto en el Comité de huelga que había concurrido al Ministerio de Trabajo y previsión para continuar gestiones estimadas muy efectivas por la Línea 55. El grado de deslealtad y de insinceridad utilizado por el Comité de huelga en esta emergencia unido al inequívoco ánimo de defección alarga, se callaron de por sí solos.

A partir de ese momento, UNION CHAUFFEURS dejó al personal huelguista de la Línea 55 a disposición de la autonomía que reclamó para resolver el conflicto, como, y donde a él le pareciese, pero la Comisión de U. Chauffeurs, desde que instalóse le negó a ese personal el papel mandatario de la entidad el estudio y firma de documentos por parte de los titulares de Comisión Administrativa, que quedaron resuelta y terminante, y a levantar el estado de huelga.

La liquidación de ese conflicto, cuyo ya queda significado, fue efectuada en una forma sumamente honrosa, al hacerse de un mes largo de humillantes ofertas y contraofertas.

El estado de huelga empezó el 20 de julio.

UNION CHAUFFEURS se desentendió de ese personal, el 4 de setiembre.

La aceptación de tomar a los obreros por parte de los patronos fué, más o menos, el 10 de octubre.

Al tomar los agentes patronales a todo el personal huelguista se la entidad obrera que los venía apoyando victoriosamente, las consecuencias ruinosas de todo orden que envolvería, de este y aquel modo, el resultado para el personal en huelga, la Comisión las tenía previstas, y así se las había anticipado a ese personal. Ahora sabrán por experiencia propia esa certeza, como desdichada es su situación. Pero por el momento, su compleja situación, por deplorable que se para todos, no permitía a la Comisión otro arbitrio que el de esperar, sin tregua ni tirmo de una solución integral. La traición a la entidad y a sus lineamientos tácticos es muy reciente y la herida infertica aún cala así restañar y chorreando sangre.

Sólo la observación de una conducta ejemplar de tipo revindicativo que les haga acreedores a una nueva rehabilitación podrá permitirle a esos obreros dentro de al UNION CHAUFFEURS, que en mal momento y con pesimos propósitos desprecitaron, arrojándolos por la borda de la desorganización cierta de que nunca los volverían a necesitar. El personal de la Línea 55 tiene que apretar meritorias actuaciones en la UNION CHAUFFEURS para hacerse merecedor de los derechos que a todos sus hermanos servidores les confiere.

No podemos terminar este informe sin dar a conocer los trastornos de carácter societario y económico que se derivaron del sinuoso y oscuro final a que llegaron la queja, los huelguistas pasaron a ocupar el puesto de carneros.

El societario estriba en que la desviación del conflicto hacia las entrañas patronales y sus funestas repercusiones, ocasionaron por lo menos un año de retardo al plan de reorganización del gremio, según la cautela de la militancia de U. CHAUFFEURS.

Era éste uno de los personales que llegaban con mejor disposición de lucha para iniciar la recuperación de las conquistas perdidas en los años de la dictadura, y que los trata-jones tienen que reconquistar. Y como es natural, tras de ese personal, una vez logrado el triunfo de este, los restantes se lanzarían por el mismo derrotero, porque el malestar es de grandes proporciones, y el deseo de terminar con ese malestar, es incontenible.

La UNION CHAUFFEURS exhortó al gremio y a los trabajadores en general, a prestar apoyo moral, material y económico al conflicto. En todos los aspectos el apoyo fuvo efectos alagadores y prodigiosos. Pero en el último de los aspectos, dentro al procedimiento inorgánico empleado por los personales de algunas Líneas, y hasta por hermanos de entidades, quienes entregaron sumas de variado volumen a los huelguistas sin hacerlo por intermedio de tesorería de la UNION CHAUFFEURS, para que la entidad patrocinante del conflicto registrara entradas y salidas, estendiera responsablemente recibos, y pudiera dar un resumen de los valores recaudados, debido a esta forma incontrolada, decimos, tesorería de UNION CHAUFFEURS se encuentra imposibilitada de hacerlo, porque la mayoría de los aportes solidarios no pasaron por sus manos, y para mayor agravación de la incomodacta del personal de la Línea 55, no ha presentado balance alguno de entradas ni de salidas, ni de gastos efectuados, ni tampoco se sabe si quedó sin déficit, o con superávit.

Teoreria de UNION CHAUFFEURS alcanzó a costear gastos de salida para el sostén de ese conflicto por valor de $ 8.000 aproximadamente, pero no puede precisar las entradas que hubo con ese destino por la falta señalada.

No se ha creído necesario incluir nombres ni menciones de ajustada precisión en este informe, pero declaramos que por parte de UNION CHAUFFEURS no existe inconveniente alguno en que se haga con más definida y diáfana claridad, si los organismos que se dan por satisfechos con la forma en que lo entregamos.

Si lo desean, presentaremos un informe individual con la respectiva actuación que desarrollaron los gestores del vuelco desfavorable al triunfal éxito del conflicto de la Línea 55.

Ahora, los organismos y la militancia, tienen los elementos principales a su disposición para poder opinar sin recurrir al vicioso juego de las conjeturas, o sin apoyarse en falsedades inventadas por los agentes patronales, por sus portavoces, y por sus numerosos colaboradores.

QUIENES QUIEREN INTERVENIRLA, Y POR QUE LA QUIEREN INTERVENIR

Como se puede comprobar por el informe pasado al movimiento que acaba de leerse, el mismo está precedido de un sustito alegato demostrativo de inviabilidad de la intervención, por parte de los organismos integrantes de la F.O.R.A., para su desenvolvimiento interno.

Todo militante que actúa dentro de ella para engrandecer su bien ganado prestigio de organismo auténticamente federativo, y para defenderla contra toda tentativa de desvirtuar sus fines, o de cambiar cualquier interno desviacionista, convendrá con nosotros que es necesario y urgente repeler este intento de avasallamiento que se ejercita en el seno de la libertad de los organismos coparticipantes de su Pacto Federal, en lo referente al libre ejercicio de la autonomía dentro de la misma, para la toma de la propia determinación de cada entidad adherida.

El conjunto del movimiento se compone de entidades adheridas por razones de afinidad y no aprisionadas y sujetas a decisiones supeditadas. Cuerpos sin solvencia ni autoridad potestativa otorgada, decisiones que el movimiento de la base no aprobó ni conoce. Entidades ante las cuales se presenta como carta la más esencial y enjundiosa del federalismo anarquista, principio autonomista que funda su primer norte de aferramiento a la libertad, para que se une hugo a la de otros en asociación y formación de un organismo basco, siguiendo en sucesivas asociaciones de alcance federativo nacional e internacional.

Nadie puede privar a UNION CHAUFFEURS del derecho de gobierno de sus cosas internas, que en parte integran de la misma defendiendo la base nuestra entidad, teóricamente ya avasallada por acuerdos impropios e improcedentes, en una época hucha por la libertad de movimiento, y por el principio independiente, que, de no ser desterrado en forma saludablemente radical por un acuerdo del movimiento que repare la grave ofensa inferida a la autonomía orgánica, será motivo de nuevas y peores situaciones, que no se quiere hugo a la de otros en asociación y formación de un organismo basco, siguiendo en sucesivas asociaciones de alcance federativo nacional e internacional.

Nadie puede privar a UNION CHAUFFEURS del derecho de gobierno de sus cosas internas, que en parte integran de la misma defendiendo la base nuestra entidad, teóricamente ya avasallada por acuerdos impropios e improcedentes, en una época hucha por la libertad de movimiento, y por el principio independiente, que, de no ser desterrado en forma saludablemente radical por un acuerdo del movimiento que repare la grave ofensa inferida a la autonomía orgánica, será motivo de nuevas y peores situaciones, que no se quiere hugo a la repetición de actos similares se van a producir en cuanto algún otro organismo en forma aislada se lance a la misma aventura que tuvo su primera manifestación en la R. Regional, cuando el entonces Secretario de la Local Bonaerense solicitó poderes para constituirla, para destituir a la Comisión Administrativa de la UNION CHAUFFEURS, y cubrir esos puestos con los carneros de la Línea 55, en cuyo empeño se sigue persistiendo. La moción que solicitaba poderes para constituir a UNION CHAUFFEURS presentada por el delegado Adj la F. O. del Calzado en la R. Regional (la evasión del nombre se quiere ocultar) fué aprobada en pese a la F.O. del Calzado, alegando que el delegado la presentó en calidad de Secretario de la Local Bonaerense, porque al Secretario de la F. Local no dispone de derecho a tal proceder como tal, aunque ello no despejaría del fondo autoritario de dicho pedido por el delegado del Calzado, sino que solo cambiaría de procedencia (el pedido) no prosperó, y fué substituida por otra que siendo tambien intervencionista, no otorgaba poderes. Pero el Comité de la F.O. Local Bonaerense, sabe de todo tratado el asunto en asamblea por ninguno de sus gremios adheridos (varios de ellos no pueden reunirse, por falta de local) para poder hablar en su nombre porque no tienen asociados ni para constituir Comisión, y aunque pudieran, el asunto, por ser de competencia de todo el movimiento), invocó a los mismos para realizar el acto punitivo, el que, además de ser violatorio de un derecho, mueve movimiento lo tiene considerado como de naturaleza inviolable.

El tribunal violatorio explidió tres emplazamientos a UNION CHAUFFEURS sin investirse de las más elementales normas que deberían ser cubiertas, antes de poner en marcha el altanamiente de la autonomía: este es, para realizarlo con el asentimiento de los compañeros de los gremios. Es decir que no solo se ha estado atropellando a todo el resto del movimiento de la F.O.R.A. estima como PRINCIPIO y BASE DE LA LIBERTAD en su doble y amplia forma de disfrutarla, en la individual y en la orgánica, sino que también se invocó falsas representaciones y mandatos que no fueron otorgados y ni siquiera solicitados a los gremios.

Los recursos puestos en practica para emplazar a UNION CHAUFFEURS, en líneas generales, son los que quedan expuestos. La calificación a que se han hecho acreedores quienes hicieron uso de ellos, que cada cual le asigne la que estime más apropiada.

OBJETIVO DE LOS EMPLAZAMIENTOS

En los emplazamientos se requirió el de representaciones sin mandato y sin representación efectiva han dirigido a UNION CHAUFFEURS, intimando a Comisión Administrativa a "que concurra a asamblea del gremio".

Es indispensable que consignemos aquí la curiosa contradicción en que incurren los que emplazan a la Comisión Administrativa de UNION CHAUFFEURS para que llame a asamblea del gremio, toda vez que ellos no han convocado a los suyos, por las causas ya expuestas, mientras que la Comisión de UNION CHAUFFEURS convocó al gremio cuatro veces a asambleas después de la caída de la dictadura (durante la dictadura realizó varias reuniones de militantes y los que hay quieren ser sus jueces no realizaron ninguna), las cuatro sin más asistencia que los asiduos colaboradores de Comisión Administrativa. A dos de ellas se invitaba al gremio para discutir y aprobar un pliego de mejoras de diverso orden y que abarcaba a todas las especialidades del gremio.

No es culpable la militancia de la apatía que mantiene deprimida a la muchedumbre, y la suicida desorganización en que vive frente a los problemas que incumben a los trabajadores. Nadie puede negarse a reconocer la indiferencia general que retiene la predicadas ideas y organizaciones de defensa de sus derechos no reconocidos, y de sus conquistas flotando en la estela de las promesas de los partidos políticos, y de las dictaduras cuando el se resuelva a conseguirlas. Esa lamentable indolencia general alcanza a los trabajadores de todas las organizaciones, están sobre todo en el gremio de choferes. Muy pocos militantes de gremio de la F.O.R.A. han hecho tanto como los de UNION CHAUFFEURS para reivindicar sus conquistas. En UNION CHAUFFEURS existe un plantel de militancia que es fuerza y puede posibilitar la reorganización mutiva y gremial, cuando se presente el momento propicio, tal como en otras ocasiones lógró realizarla, esa militancia y ese dendado empeño encarado hacia la reorganización, están siendo entorpecidos, obstaculizados por los que no han hecho nada por ayudar un solo trabajador a su respectivo gremio, razón por la cual no la militancia de UNION CHAUFFEURS, su única preocupación está encaminada a destruir lo poco que otros construyen. El tiempo se encargará de revelar a los trabajadores quienes son directivas, y el servicio de que causa están.

Nos parece muy oportuno recordar, que en los primeros días de la dictadura que comenzó con el golpe militar d'Uriburu, los gremios de la región del monopolio del transporte tuvieron infiltrados en el movimiento obrero sus agentes, dedicados a contrarrestar la campaña contra el monopolio sostuvo la UNION CHAUFFEURS.

Esa campaña realidad que dicha entidad promotió, sorprendió a todos los gremios y a todos los trabajadores, sin apreciarse del peligro que se cernía, atados de pies y manos a las duras condiciones que impuso el Monopolio del Transporte.

Los mencionados agentes de aquel entonces están, bien al servicio de la Federación de Líneas, institución patronal que por aquella época ya aspiraba a monopolizarlo y a explotarlo bajo condiciones de sumisión y vasallaje que dejan empequeñecidas a los reclamadas de la desaparecida empresa "Anglo Argentino".

Los agentes patronales que hoy trabajan para impedir que los obreros del gremio Contratos locativos como el que se exhibe en la primera página de esta publicación, responden a los intereses de la misma institución.

UNION CHAUFFEURS, lanza un nuevo alerta, para que los trabajadores del gremio no sean sorprendidos a distancia de la entidad que siempre fue bañarse del gremio: UNION CHAUFFEURS.

Si exceptuamos a los militantes de Obreros del Puerto de la Capital, en quienes reconocemos habernos avenajado en gran parte (la mayoría militante es más numeroso) y propaganda escrita acerca de la recuperación de los cuadros de la F.O.R.A., ninguna otra militancia ha llegado a en condiciones de igualar a la UNION CHAUFFEURS.

Actualmente la militancia de U. Chauffeurs de que los líderes del movimiento del gremio no surtan ningún resultado positivo para el mismo, en una reorganización mutiva en forma simultánea, decidió emprenderla por su cuenta, mientras lento, dirigiendo los intentos en forma parcial hacia los lugares donde existe ambiente más propicio para el prselitismo y toda decisión para lograr conclusiones dignas de trabajo y de trato.

Pero si la posición contradictoria y el empleo de recursos por quienes nos comunican con emplazamientos inconcebibles para el movimiento de la F.O.R.A. merecen severas censuras, el de los mismos que nos persiguen rebasa todo eso y mucho más allá de lo inconcebible y de lo monstruosi

Pretenden, nada menos: que SE LES ENTREGUE LA COMISION ADMINISTRATIVA de la UNION CHAUFFEURS a los carneros de la Línea 55 y a los individuos que los rodean.

Este monstruoso plan fué ideado y concertido en el conciliabulo en el Ministerio de Trabajo y Previsión, amenaza imitado por los representantes patronales de la F.O.I. Ree y con su ex Secretario a la cabeza.

UNION CHAUFFEURS contestó al Consejo de la Local Bonaerense: QUE NO ESE ENTREGA INTIMIDATORIO CON LA MISMA ALEVOSIA Y ENTEREZA QUE RESISTIO AL QUE MESES ATRAS LE ENVIARA EL MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISION.

Tenemos entendido que la Local Bonaerense ha terminado por reconocer que esa planiez y esa pretensión eran descabelladas, y que constituían un movimiento como el de la F.O.R.A., y que ha dejado sin efecto el plan de intervenir a UNION CHAUFFEURS.

La rectificación de ese Cuerpo de Relaciones ha llegado con demasiado retraso como para que pueda evitar el daño y el trastorno teórico cometido y el enorme daño ocasionado.

Ahora quedan algunos vestigios de un historial vulgarísimo que registre un acto meritorio en beneficio del movimiento, que quienes hacer sino el plan abandonado por el Consejo de la Local Bonaerense, y continuar en la brizada acutud de defender a los trabajadores del conflicto de la Línea 55.

La Comisión Administrativa y la militancia del gremio continúan en labor reconstructiva con el mismo tesón que lo vinieron haciendo hasta ahora, en espera de que los empecinados desistan prente de representar el tristísimo papel que están desempeñando.

LOS INTERESES DE FAMILIA SON ANTEPUESTOS A LOS DE LA COMUNIDAD

¿Por qué no ha desaparecido de Buenos Aires el crónico y casi centenario metrodelincuente de los vehículos? Porque a las autoridades encargadas de resolver el agobiante problema que tiene a nuestra capital trabada en sus múltiples y urgentes necesidades de moverse con rapidez les resulta más halagador el conservar el caudaloso torrente de oro que nuestro concepto de multas aplicadas a los conductores, que liberar a la capital del atascamiento del tránsito, mal endémico que viene padeciendo en la metrópoli desde la incremente, ción del automóvil, entorpeciendo que reduce la actividad de la gran urbe al estado de un organismo atacado de ataxia locomotriz progresiva.

Mientras la urgente necesidad de ensanche de las calles de Buenos Aires depende de las mismas autoridades que aplican multas originadas por esa vieja deficiencia cuyo monto asciende diariamente a cifras astronómicas, la eternizada gestoría del empantanamiento del tránsito de Buenos Aires seguirá incidiendo en la lentitud de su movimiento, y extendiendo su radio, como si padeciese de parálisis en permanente avance hacia la periferia.

Es necesario recalcar ante la opinión pública (la opinión pública, en parte, cree que los culpables del empantanamiento son los conductores) hasta que se la haga comprender, el por qué el problema del tránsito de Buenos Aires, problema que ocasiona grandes perjuicios a todo el pueblo, no admite un solo paso por el camino de las soluciones eficaces, soluciones que hace tiempo estarían resueltas poniendo en marcha inmediatamente varias recurso tendientes todos ellos a descongestionar la zona céntrica.

El marcado propósito exacerbante de las autoridades municipales sobre el rendición multas por contravenciones perderá casi todos sus ingresos... cuando las calles del centro de la capital permitan desarrollar sin impedimentos el tránsito de vehículos para que están sujetos sus habitantes, sin poder hasta ahora eludir los impedimentos al tampoco poder dejar de realizar las operaciones, porque ellas constituyen su medio de vida.

Desaparecida la estrechez de las calles, esa corriente de intereses que arriba en ella un entero y su desarrollo de corruptela y de reagravación por incidencia de continuidad del problema también perdería arraigo, porque el estacionamiento del más tremendo obstáculo que se interpone al desenvolvimiento del tránsito) ya dejaría de ser impedimento al natural ritmo de la circulación de los vehículos. Esta holgura del ámbito destinado al tránsito traería aparejada la obligación ineludible de proceder al desmantelamiento de una enorme máquina burocrática creada con el propósito de reprimir faltas que son consecuencias en su casi totalidad por los escasos de calzada, con cuyo desmontaje se llevaría un sensible alivio al presupuesto de gastos de la Municipalidad, economías que podrían invertirse provechosamente para financiar los costos de ampliación de calles, factor eliminatorio de la gran parálisis que sufre la circulación del tránsito de la capital.

Con ser sumamente caudalosa la corriente tributaria de los conductores que por concepto de multas desemboca en las arcas municipales, hay otra corriente de funcionamiento clandestino, y alimentado acaso por mayor torrente tributario que el de las multas el que subsiste que nutre y se explica, precisamente, porque la insignificante existencia de calzada en las calles de todo el casco céntrico provoca una dramática lucha, por lo que se recurre a cualquier medio que permita lograr usarla, aún en los lugares donde la prohibición es más rigurosa.

Estando pendientes de solución por cuenta de un mismo organismo como están, por un lado la imperiosa necesidad de descongestionar la capital, y por el otro los cuantiosos intereses de los que descubrieron un lucrativo negocio en la desesperada disputa por la ocupación de un lugar en la calzada, fácil resulta colegir que las calles de Buenos Aires seguirán congestionadas, porque al descongestionarlas, provocarían el derrumbe de un negocio que tiene mayor extensión, y más numerosos ingresos, cuanto más se haga sentir la falta de espacio en las calles de la ciudad.

El día que el problema del ensanche de las calles de la metrópoli pase a depender de quienes no tengan intereses convergentes con el estacionamiento de los vehículos en todo el radio céntrico el problema del atascamiento del tránsito de la ciudad, encontrará rápida solución.

MODERNO REFINAMIENTO DE ESCLAVITUD Y EXPLOTACION

(Viene de la página 1ª

eficaces remedios.

Declaramos gratuitamente que toda legislación (para referirnos ahora exclusivamente a la del trabajo, sostenible habiendo) es una tupida red de trampas tendidas y un intrincado laberinto de engaños tendientes a evitar que los trabajadores puedan orientarse y decidirse a buscar ellos mismos las soluciones de sus propios problemas.

La llamada "legislación social del trabajo", es una apañada elaborada por los abogados del capitalismo para que actúe en el cerebro de los trabajadores como un agente químico anestesiante e inhibitorio del ejercicio de su autodefensa, y para neutralizar o disfrazar colectiva de los obreros agrupados en las organizaciones de resistencia.

Las organizaciones de resistencia actúan en forma expeditiva y directa con la parte patronal, desoyendo el ofrecimiento de los "mediadores" y emisarios "desinteresados" que en nombre de la ley ofrecen soluciones "justicieras".

El documento a que damos primicia de publicidad hoy, igual que otros varios de idéntico sentido ocultos que hemos entregando a la prensa para conocimiento de los lectores y del gremio, es una palpable especialidades que no los conocen, cuentan con el visto bueno de la ley, y las autoridades reprimen con encarcelamiento a quienes con combate esa ignominiosa presa con cuño de buena marca legal, destinada a convertir al obrero que la firme, en una pilastra humana.

Nuestro pueblo debe, en sentido de patrocinar UNION CHAUFFEURS un movimiento de huelga tendiente a levantar a los choferes de la Línea 10 (la misma a la cual pertenece el "Contrato de Arriendo" que venimos comentando) de ese cruel instrumento de explotación. Las autoridades efectuarán varias detenciones de choferes a pedido de los flamantes negreros que en la línea 10, como en la casi totalidad de las existentes, tienen implantadas sistemas de explotación esclavista, pedido que fué correspondido a plena satisfacción de la parte patronal.

Los obreros deben comprender y convencerse a sí mismos, de que las leyes tienen todas las válvulas de escape abiertas para permitir el libre juego de salvaguardar los intereses de los patrones, y las de comprensión cerradas, en cuyas cámaras se oprimen y estrujan las energías y los derechos de los trabajadores. En los mismos intersticios de la ley, van introducidas y ocultas las trampas que invalidan sus aparentes lineamientos de equidad. Y como las leyes son de suma manufactura capitalista. las últimas llamadas a quedar aprisionadas en las trampas, no pueden ser otras, sino que los trabajadores.

En atención a ese peligro es que la UNION CHAUFFEURS lucha desde el principio opuesta al de toda ley, y se mantiene a prudente distancia de los espertos que se encargan de su manipuleo.

DE NUESTRA CAMPAÑA CONTRA LA ORDENANZA Nº 4.378 Y SU CARACTER REPRESIVO CONTRA EL GREMIO

No es de hoy, sino de siempre, que los trabajadores del volante han tenido su más encarnizado enemigo en las autoridades municipales, y en otras que, sin ser directamente dependientes de las autoridades comunales, están a sus órdenes para aplicar sanciones económicas al castigado gremio, por inevitables infracciones al código del tránsito, la mayoría de ellas ficticias, y otras muchas provenientes de peligrosas deficiencias urbanas.

El gremio (muy especialmente el taximetrista, por ser la víctima permanente) tiene conceptuada a la legislación municipal sobre el tránsito como un instrumento legal de deliberado despojo, asumiendo por temperamento la franca y definida forma de asalto impune a los bolsillos de los conductores, ya que no existe ningún recurso de defensa, ni manera de hacer reconocer lo ausencia de la falta imputada.

El enorme retraso que viene sufriendo la ampliación arterial de la populosa capital, no se puede atribuir a otra causa que a a de no querer la Comuna rozar intereses particulares. ¿Quién no recuerda el arrogante desafío con que la ignoria de Carlos Pellegrini y Corrientes tuvo paralizado durante varios años a la Diagonal Norte? Ese sólo caso arroja la suficiente luz como para establecer la radicación de las causas, y el por qué el problema del tránsito de Buenos Aires que tantos atrasos ocasiona a toda la población y tantos intereses colectivos perjudica, no haya sido encarado por vías de rápida solución.

Si el entorpecimiento del tránsito es ocasionado, como todo el mundo sabe, por la estrechez de las calles, agravado por el estacionamiento en ellas de una compacta fila de coches, y en otras por doble fila, ¿por qué se han de aplicar multas a los obreros que trabajan y cumplen misiones de actividad útil, y a la vez son también perjudicados por los atrasos y por el desgaste nervioso que produce el constante zigzaguear en procura de hallar una brecha que le permita continuar su marcha?

Todo el gremio sabe, y las autoridades municipales y sus agentes encargados de aplicar multas también lo saben, que el chofer de taxímetro, desde que empieza a trabajar hasta que deja servicio está en permanente infracción al Código de Tránsito. Y no está en infracción porque se desconozca o quiera transgredir las resoluciones dictadas para la circulación, sino porque las disposiciones dictadas por la Municipalidad le obligan a infringirlas.

Con carácter de acusación para las autoridades responsables, y a manera de ilustración para el público que conoce la gravedad del problema, pero que ignora las variadas causas que colocan al chofer de taxímetro en estado permanente de infractor, nos proponemos demostrar, con dos cifras referencias que el estado permanente de infracción lo crea la Municipalidad, y el chofer tiene que pagar las multas.

Ni bien el chofer sale a trabajar y es ocupado el coche, el rumbo de destino indicado por el pasajero, en días hábiles, casi siempre es hacia el centro. Al llegar al lugar de destino manifestado por el ocupante, el chofer no puede arrimar el coche al cordón de la acera porque de seguirla a estribos, y una cuadra y las otras también, están todas ocupadas por coches estacionados. Debe, entonces, por imperiosa obligación de las circunstancias, colocar su coche al lado de los que están estacionados para que pueda descender el pasajero. Por realizar el descenso en esas condiciones, ya que la esquina le está contraindicando una multa que ahora no puede ser inferior a cien pesos.

Hay en algunos finales de cuadra un lugar reservado para la subida y bajada de pasajeros de los ómnibus y colectivos. Pero si uno de ese espacio para el mismo fin por parte del taximetrista, constituye infracción y es penado como cuando deja o levanta pasajeros al lado de los coches estacionados.

¿No ha dicho siempre la Municipalidad, que el coche habilitado como taxímetro pertenece al régimen de servicio público? Bien que eso lo ha dicho siempre para referirse a los deberes limitados de prestación de servicios, pero cuando se trata de los derechos que como vehículo equipazado al servicio público le corresponden, se los niega todos.

¿Es que los Intendentes quieren resolver el problema del tránsito elevando el importe de las multas y aplicándolas en cantidades astronómicas, y dejando en pie las causas que producen las contravenciones?

La C.G.T., Instrumento de Políticos Ambiciosos de Poder

Desde la oposición, mientras el tirano utilizaba a la C.C.T. como máquina de opresión contra los trabajadores y el pueblo, todos los políticos estaban contestes en que esa máquina debía desaparecer, para dar paso a la libertad de asociación y liberar al pueblo del terror vandálico que con renovada frecuencia irrumpían elementos incontrolados, y no obreros tampoco, contra quienes no se sumaran incondicionalmente, a sus desatinados planes de atropello.

Pero derrocado el tirano, los aspirantes a sucederle en la función de estrangular la libertad de pensamiento y de expresión, ya creen necesario su reajuste y su adaptación al criterio de los nuevos gobernantes, para que la máquina sirva a los mismos fines de estrangulamiento de la libertad, con el solo cambio de los hombres que van ordenar sus movimientos.

Y la historia se repite.

SE CORROBORAN NUESTROS VATICINIOS

En la campaña que venimos sosteniendo contra la imposición de un Contrato de Arriendo, cuyas condiciones de explotación y rescatividad no encuentran precedentes, pronosticábamos el comienzo de una ofensiva de carácter general por parte de la patronal del colectivo, con miras a imponer en todas las Líneas ese instrumento.

Los hechos vienen confirmando de explotación inicuo y bárbaro, nuestras predicciones.

Otro personal se ha visto en la obligación de hacer abandono del trabajo por haber sido emplazado a que firmara un Contrato de Arriendo similar al que tenemos en la primera página.

El personal de referencia pertenece a la Línea Nº 208, con recorrido de Puente Uriburu a Retiro.

Recomendamos a los trabajadores y al público en general se abstengan de viajar en los coches de la mencionada Línea, con cuyo gesto de solidaridad contribuirá a que los huelguistas puedan declarar el siniestro plan de sometimiento que la patronal ha puesto en marcha.

El Gobierno de la "Revolución Libertadora" y el Derecho de Huelga

Como gobierno, máxime siendo militar, no se puede esperar que asuma actitudes de sentido justiciero, a favor de los trabajadores.

La militarización de obreros que recurren a la huelga como medida extrema para que se tomen en cuenta sus justas reclamaciones, y el empleo del ejército para suplantar a los huelguistas, son medidas que niegan de la manera más rotunda y categórica todo cuando se ha venido propalando sobre el derecho de huelga.

Con esas medidas, el gobierno de la "revolución libertadora" no va a poder hablar de la tiranía depuesta, sino para sopesar, cotejar, confrontar y medir la dimensión de la tiranía derrotada, con la dimensión y el rigor, de la existente.